Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/3133

17. 10. 88

Sachgebiet 924

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 11/3039 —

Gefahrguttransporte – Wirtschaftlichkeit der Transportwege

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 14. Oktober 1988 – A 15/00.02/9 BT 88 – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Wie hoch ist die Kostenunterdeckung der Wegekosten des Lkw-Verkehrs in den Jahren seit 1980 jährlich anzusetzen?

Der Wegekostendeckungsgrad für die Nutzfahrzeuge des Güterkraftverkehrs betrug 1981 nach der für den Bundesminister für Verkehr erstellten Wegekostenrechnung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW), 65,2 v. H. und stieg 1984 auf 69,4 v. H. an. Angaben für spätere Jahre liegen nicht vor.

2. Aufgrund welcher Berechnungsgrundlagen, Methoden und Einflußgrößen wurde die Kostenunterdeckung/Kostendeckung ermittelt?

Die Kosten werden nach den Regeln einer betriebswirtschaftlichen Vollkostenrechnung ermittelt. Die Anlagen werden entsprechend ihrer Lebensdauer vom Wiederbeschaffungswert abgeschrieben. Das gebundene Kapital wird mit einem realen Zinssatz von 2,5 v. H. pro Jahr verzinst. Die laufenden Kosten umfassen den Betrieb, die Unterhaltung und Verwaltung des Straßennetzes einschließlich der Kosten für die Verkehrspolizei, abzüglich der Kosten für verkehrsfremde Funktionen.

Die Aufteilung der den Verkehr zuzuordnenden Kosten auf die einzelnen Fahrzeugkategorien erfolgt mit Hilfe von spezifischen Zurechnungsfaktoren.

Als Einnahmen werden den Kosten im wesentlichen die Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer gegenübergestellt, die von den einzelnen Fahrzeugkategorien aufgebracht werden.

3. Welchen Einfluß hatte das steigende Gesamtgewicht der Lkw auf den durch diesen Verkehr verursachten Straßen- und Brückenschäden (Auflistung der jährlichen Gesamtgewichte, Gewichtsklassen und der entstandenen Straßenschäden)?

Welchen Einfluß das erhöhte Gesamtgewicht und die Achslasterhöhung der Lkw auf verringerte Gebrauchsdauer von Straßen und Brücken haben, hängt davon ab, inwieweit die Nutzfahrzeugbetreiber von den Möglichkeiten der Erhöhung Gebrauch machen. Hierüber liegen zur Zeit noch keine gesicherten Angaben vor.

4. Welche zulässigen Gesamtgewichte sind in den einzelnen europäischen Ländern (nicht nur EG) zugelassen, und liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor, ob Verkehrsverlagerungen aus dem Ausland in die Bundesrepublik Deutschland wegen der hier geltenden Regelungen stattfinden, wenn ja, um welche Verkehrsmengen handelt es sich?

In den einzelnen europäischen Ländern sind folgende Gesamtgewichte für Lastzüge mit mehr als vier Achsen zugelassen:

Belgien	44 t
Bulgarien	38 t
Dänemark	48 t
Bundesrepublik Deutschland	40 t
Finnland	48 t
Frankreich	40 t
Griechenland	38 t
Großbritannien	32,52 t
Irland	38 t
Italien	44 t
Jugoslawien	40 t
Luxemburg	44 t
Niederlande	50 t
Norwegen	50 t
Österreich	38 t
Polen	42 t
Portugal	40 t
Rumänien	36 t
Schweden	51,4 t
Schweiz	28 t
Sowjetunion	36 t
Spanien	40 t
Tschechoslowakei	48 t
Türkei	42 t
Ungarn	38 t.

Informationen darüber, ob wegen der hier geltenden Regelung Verkehrsverlagerungen stattfinden, liegen der Bundesregierung nicht vor.

5. Kann die Bundesregierung zusichern, daß 40 t zulässiges Gesamtgewicht in der EG nicht doch weiter überschritten werden?

Der Bundesregierung sind keine Bestrebungen auf EG-Ebene bekannt, das zulässige Gesamtgewicht von fünfachsigen Zügen über 40 t hinaus zu erhöhen.

6. Welche Bauschäden entstehen jährlich durch den Lkw-Schwerverkehr, und wie werden diese Schäden abgedeckt?

Angaben zu jährlichen Bauschäden durch den Lkw-Schwerverkehr können nicht gemacht werden, weil die Ursache von Bauschäden in der Regel weder nach Einzelfaktoren noch zeitabhängig erfaßt werden.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333